Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI MONSTER 620

F



F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres agréés au service après-vente, en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!


Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.


Attention
Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du motocycle, il devra être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

F

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter n'importe quelle intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de l'annulation immédiate du droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque
Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à ***droit*** *ou* ***gauche*** *se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont souvent dus à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire d'un permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
*Le pilote et le passager doivent **toujours** porter un casque de protection.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience, voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir **toujours** ses mains sur le guidon, tandis que le passager doit se tenir **toujours,** de ses deux mains, aux piognées du cadre prévues à cet effet sous la selle.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez toujours les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants de direction, tout virage ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
Eteignez toujours le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.

Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et à l'aide de sa béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge
Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de maintenir inaltérés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 370 Kg.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du véhicule.
Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 53 et en bon état.

F

Données d’identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.

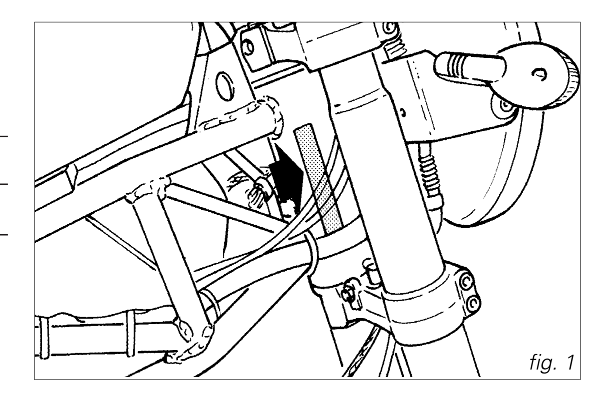


fig. 1

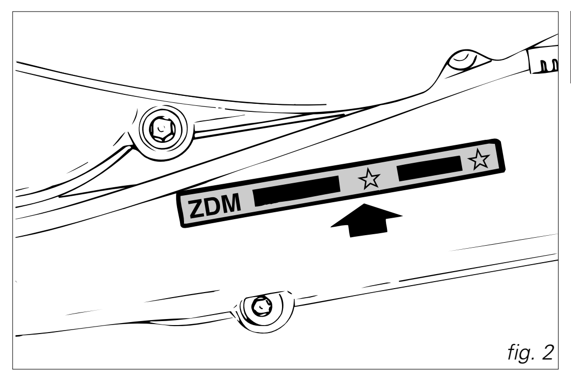


fig. 2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention

Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

F

Position des commandes pour la conduite du motocycle *(fig. 3)*

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
3) Commutateur gauche
4) Levier d'embrayage
5) Levier de starter
6) Commutateur droit
7) Poignée des gaz
8) Levier du frein avant
9) Pédale de changement des vitesses
10) Pédale du frein arrière

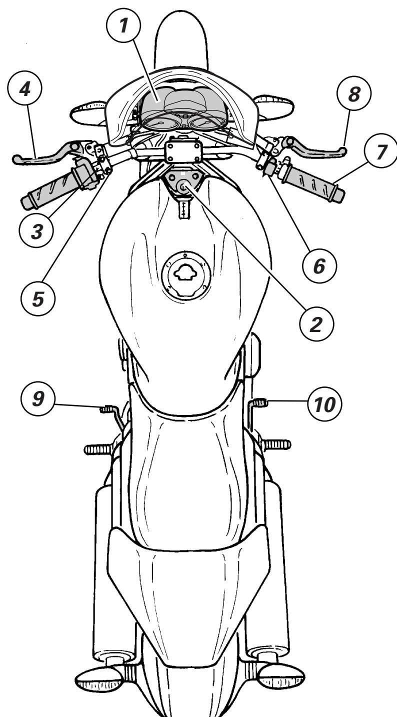


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4)*
1) ***Avertisseur lumineux feu de route (bleu)**.*
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.
2) ***Avertisseur lumineux indicateurs de direction (vert)**.*
S'allume et clignote si un indicateur de direction est en fonctionnement.
3) ***Avertisseur lumineux réserve carburant (jaune)**.*
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 3,5 litres de carburant (3 litres pour le réservoir plastique).
4) ***Avertisseur lumineux point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.
5) ***Avertisseur lumineux pression d'huile moteur (rouge)**.*
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON****, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*
Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur de manière grave.

6) ***Avertisseur lumineux jaune ambre***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (système anti-démarrage en fonction). Il est aussi utilisé pour effectuer un diagnostic du système anti-démarrage.

Remarque
Lorsque le système anti-démarrage est activé, le témoin clignote pendant 24 heures et après ce temps s'éteint. Le système anti-démarrage est toujours en fonction.

7) ***Avertisseur lumineux EOBD (jaune ambre)***
Dès qu'il s'allume, le moteur est bloqué. Il s'éteint après quelques secondes (d'habitude 1,8 - 2 sec.).
8) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de marche.
a) ***LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
Indique la distance totale parcourue.

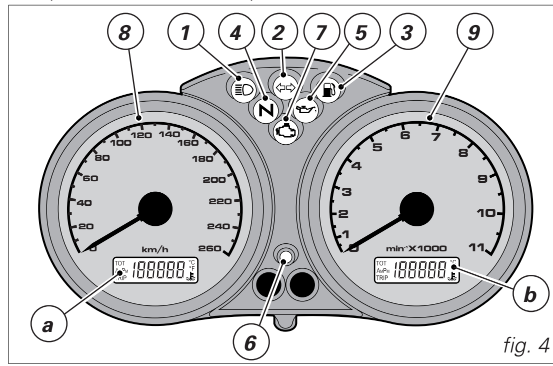


fig. 4

F

-***Totalisateur journalier*** *(km).*
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro.
9) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Indique le nombre de tours la minute du moteur.
b) ***LCD (2) :***
- ***Horloge***
- ***Température huile***

Fonctions des unités LCD

Après avoir tournée la clé sur ***ON****, le tableau de bord effectue un* ***Côntrole*** *de tous les instruments (aiguilles, afficheur, témoins) (voir fig. 5 et 6).*

Fonctions de l'unité LCD (1)

Tournez la clé sur ***ON*** *et appuyez sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pour alterner l'affichage du totalisateur journalier à celui du compteur kilométrique.*

Mise à zéro du totalisateur journalier

Appuyez sur sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) pendant plus de 2 secondes, fonction ***TRIP*** *activée (totalisateur journalier), pour la mise à zéro de l'afficheur (LCD 1).*

Fonctions de l'unité LCD (2)

Tournez la clé sur ***ON*** *et appuyez sur le bouton-poussoir (A) (fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.*

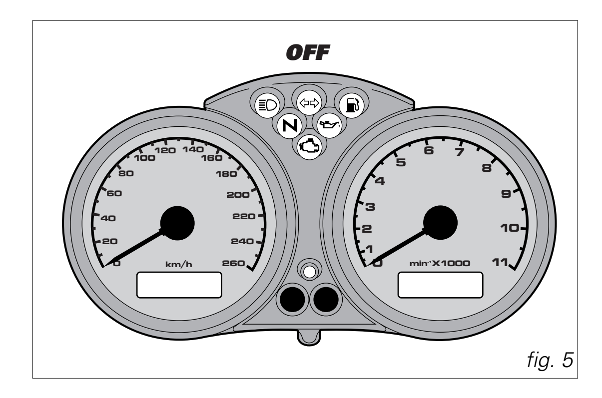


fig. 5

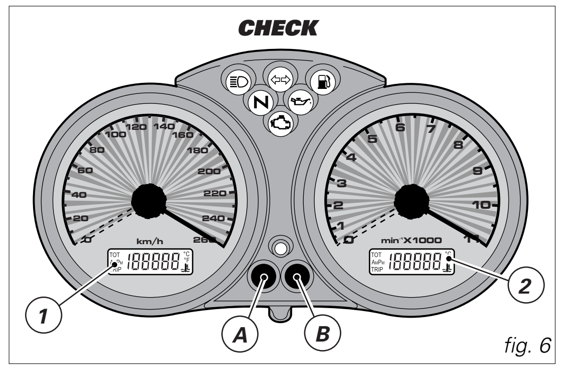


fig. 6

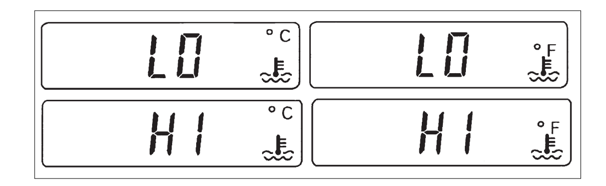
Programmation de l’horloge
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pendant 2 secondes au moins.*
*Choisissez **AM/PM** en appuyant sur le **bouton-poussoir** (**B**).*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les heures ; appuyez sur (**B**) plusieurs fois pour modifier l'indication de l’heure.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**A**) pour programmer les minutes.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir** (**B**) pour augmenter la valeur ; si l’on maintient le bouton pressé pendant plus de 5 secondes, l'indication se modifie plus rapidement.*
*Appuyez sur le **bouton-poussoir (A)** pour quitter cette fonction de programmation.*

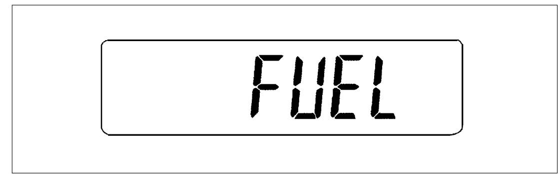
Fonction température huile
*Dès que la température de l’huile descend en-dessous de 50 °C (122 °F), l’indication "**LO**" s’affiche ; tandis que "**HI**" s’affiche si elle dépasse 170 °C (338 °F).*

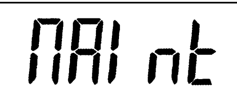
Fonction avertisseur lumineux niveau de carburant
*Dès que l’avertisseur lumineux de la réserve s’allume, l’indication "**FUEL"** s’affiche.*

Fonction indicateur d’entretien
*Après les 1000 premiers Km/621 mi et ensuite tous les 10.000 Km/ 6210 mi, chaque fois que l’on tourne la clé sur **ON** l’indication "**MAInt**" s’affiche pendant 5 secondes. Elle indique la necessité d’effectuer la révision prévue par le plan d’entretien périodique.*

Fonction éclairage tableau de bord
*Si l’on tourne la clé sur **ON** et l’on appuie sur le bouton-poussoir (B) (fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de cette bouton produira une variation de l’intensité lumineuse du tableau de bord.*







F

Le système anti-démarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.
En effet chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal émis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés *(fig. 7)*
Le motocycle est livré avec :
- n° 1 clé A (ROUGE)
- n° 2 clés B (NOIRES)

Attention
La clé rouge A présente un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B, sont les clés d'usage courant et servent pour :
- le démarrage
- le bouchon du réservoir du carburant
- la serrure de la selle

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Remarque
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention
Répartir les clés et ranger la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.
Il est préconisé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

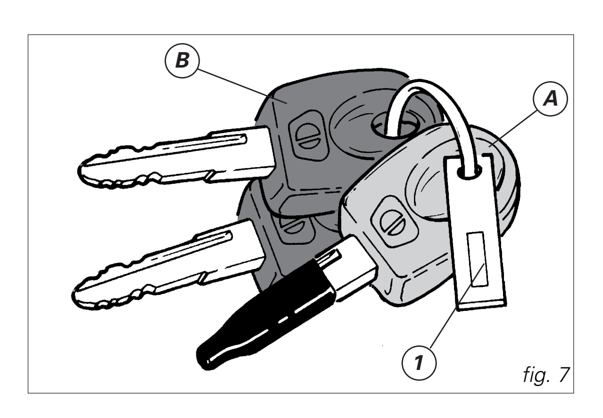


fig. 7

F

Code card

En même temps que les clés est remise une CODE CARD (fig. 8) reportant :

*A) (fig. 9) le code électronique, à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de démarrage raté après avoir mis la **clé dans la position ON**.*

B) (fig. 9) le code mécanique des clés, à communiquer au réseau d'assistance DUCATI, en cas de demande de doubles des clés.

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur avec la procédure utilisant la poignée des gaz.
*Il s'agit là d'une procédure permettant à l'usager, en cas de problèmes à l'anti-démarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur", signalée par l'allumage du témoin jaune ambre **EOBD** (7, fig. 4).*
L'opération ne s'avère possible que si l'on a connaissance du code électronique (electronic code) figurant sur la code card.

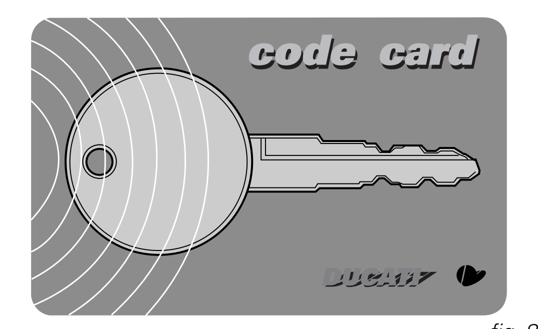


fig. 8

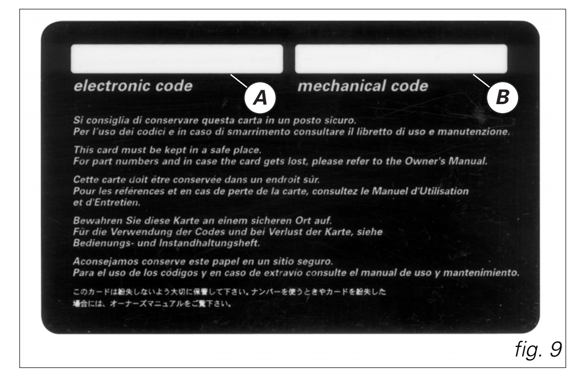


fig. 9

F

Procédure de déblocage de l’anti-démarrage électronique avec la poignée des gaz

*1) Positionnez la clé de contact sur **ON,** puis tournez à fond la poignée des gaz et la tenir tournée.*
*Le témoin **EOBD** s’éteint après une durée préfixée de 8 secondes.*
*2)Lorsque le témoin **EOBD** s’éteint, relâchez la poignée.*
*3) Le témoin **EOBD** se rallumera en clignotant. Compter un nombre d'impulsions du témoin équivalent au premier chiffre du code ; tournez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis relâchez la poignée.*
*L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin **EOBD** s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Au cas où l'on ne procéderait pas de la même façon pour insérer le numéro du code suivant avec la poignée des gaz, le témoin **EOBD** clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1) en tournant la clé de façon à revenir à la position **OFF**.*
4)Répétez les opérations sous point (3) jusqu’à l’introduction du dernier chiffre.
*5)Dans la mesure où le code introduit est exact, le témoin **EOBD** clignote au relâchement de la poignée des gaz pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes. Si le code introduit **N’est PAS** exact, le témoin **EOBD** demeure allumé et on peut répéter les opérations, à partir du point (1), pour un nombre de fois illimité.*
*Ramenez d’abord la clé de contact sur **OFF.***

F



Remarque

*Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur **OFF** et répéter la séquence à partir du point (1).*

Fonctionnement
*Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de **ON** à **OFF**, le système de protection active le blocage du moteur.*
*Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de **OFF** à **ON** :*
*1) si le code est reconnu, le témoin **CODE**, placé sur le tableau de bord, émet un bref clignotement ; le système de protection a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton **START**, le moteur démarre.*
*2) Si le témoin **CODE** demeure allumé, le code n'est pas reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position **OFF** et ensuite à nouveau dans la position **ON** ; si le blocage persiste, essayer à nouveau avec l'autre clé noire en dotation.*
S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.
*3) Si le témoin **CODE** clignote, cela signifie qu'un signal du système anti-démarrage électronique (immobiliseur) a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée). En tournant la clé sur la position **OFF** et de nouveau sur la position **ON**, le témoin du système anti-démarrage électronique devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).*

Attention
Des chocs violents pourraient porter préjudice aux composants électroniques de la clé.
En cours de procédure toujours utiliser la même clé. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés
Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.


Remarque
En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commutateur d’allumage et antivol de direction

(fig. 10)
Situé devant le réservoir, il a quatre positions :
A) ***ON :*** *met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
B) ***OFF :*** *met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
C) ***LOCK :*** *la direction est bloquée ;*
D) ***P*** *: feux de stationnement et antivol de direction.*

Remarque
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l’enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l’extraction de la clé.

Attention
Ce véhicule est équipé d’un boîtier électronique permettant d’économiser l’énergie. Le cas où la clé resterait longtemps en position ON, si l’on n’active pas le bouton de démarrage dans 15 secondes le boîtier se met hors fonction de façon à éviter toute absorption de courant. Ce temps terminé, il est donc nécessaire de déplacer la clé sur ***OFF*** *et de nouveau sur* ***ON****.*

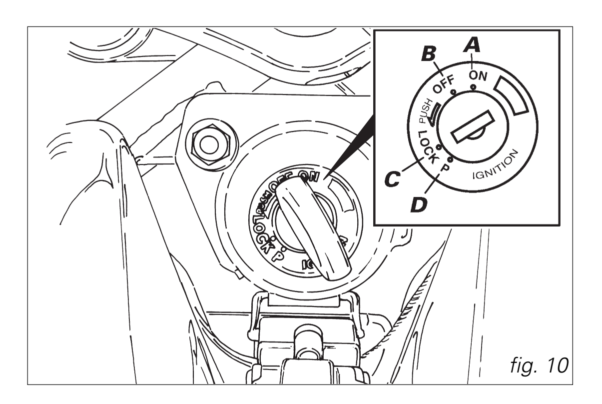


fig. 10

F

Commutateur gauche *(fig. 11)*
1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = virage à gauche ;
position = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phare.

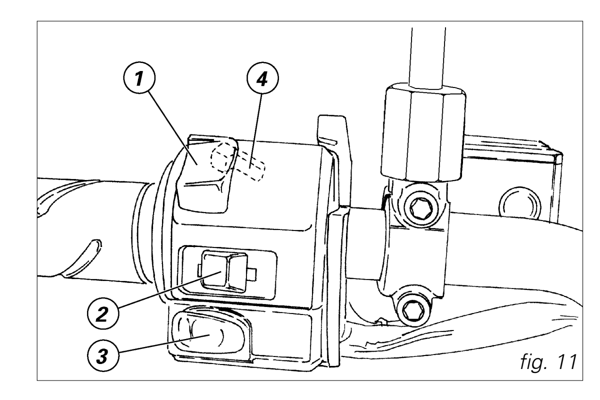


fig. 11

F

Levier d'embrayage *(fig. 12)*
Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

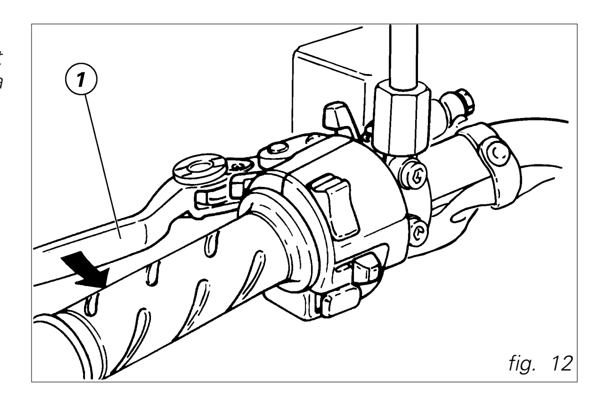


fig. 12

F

Levier de starter *(fig. 13)*

La commande de starter favorise le démarrage du moteur à froid et augmente le régime de rotation au ralenti, après démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

A) = commande non activée ;

B) = commande complètement activée.

Le levier peut prendre également des positions intermédiaires pour faciliter la mise en température progressive du moteur (voir page 36).

Important

N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

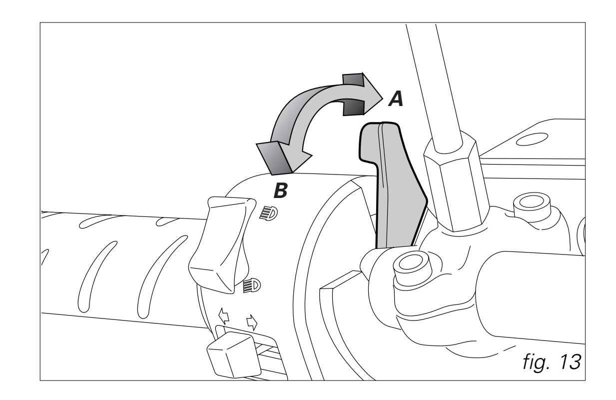


fig. 13

F

Commutateur droit *(fig. 14.1)*
1) Commutateur, commande allumage feux à trois positions :
à droite **O** *= feux éteint ;*
au centre ⁼D0⊂ = feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés ;
à gauche ☼ = phare, feux de stationnement avant et arrière, éclairage de plaque et tableau de bord allumés.

2) Interrupteur ***ARRET MOTEUR,*** *à deux positions :*
position ○ = ***RUN*** *= marche.*
position ⊗ = ***OFF*** *= arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il y a lieu de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ○ pour procéder à la mise en route du motocycle.

Important
Après une sortie feux allumés, si l'on arrête le moteur avec le commutateur (2) en laissant la clé de contact sur ***ON****, cela peut provoquer l'épuisement de la batterie, car les feux demeurent allumés.*

3) Bouton ⊙ = démarrage moteur.

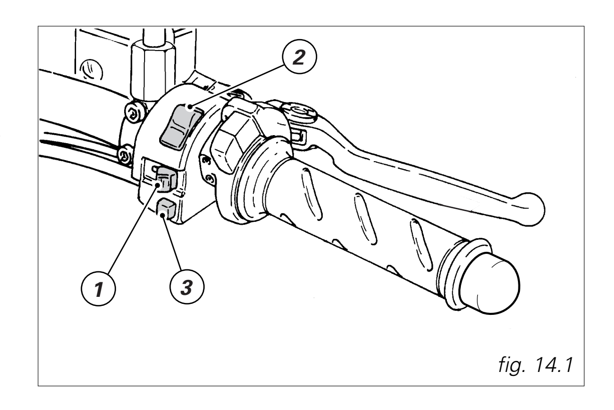


fig. 14.1

F

Poignée des gaz *(fig. 14.2)*
La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes à papillon. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier du frein avant *(fig. 14.2)*
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.

Attention
Avant d'utiliser cette commande, lisez les instructions énoncées à la page 37.

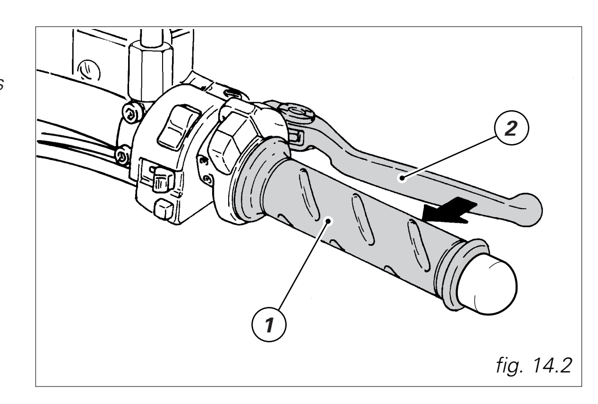


fig. 14.2

F

Pédale du frein arrière *(fig. 15)*
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

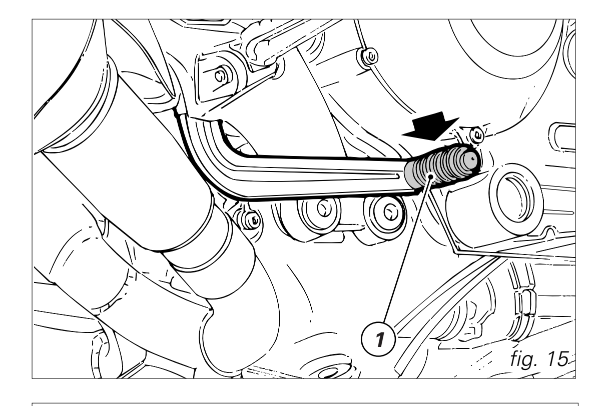


fig. 15

Pédale de changement vitesses *(fig. 16)*
*La pédale de changement vitesses a une position de repos centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :*
*en bas = en poussant la pédale vers le bas vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Avec cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteint ;*
en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e et 5e vitesse.
A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

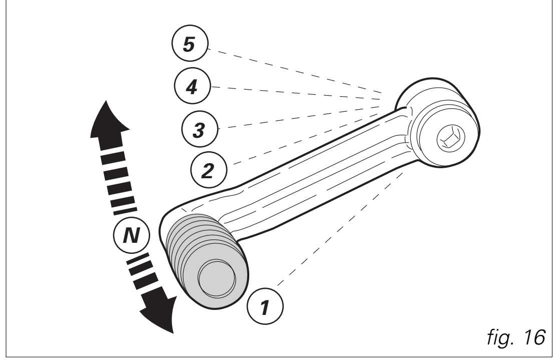


fig. 16

F

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.

Pour modifier la position de la pédale de changement vitesses, procédez comme suit :
immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).



Remarque
L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), au moyen d'une clé sur la partie hexagonale, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale. Serrez les deux contre-écrous contre la tige.
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :
desserrez le contre-écrou (4). Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue. Serrez le contre-écrou (4).
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm) avant que le piston du maître-cylindre réagisse.
Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :
desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre. Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire. Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.

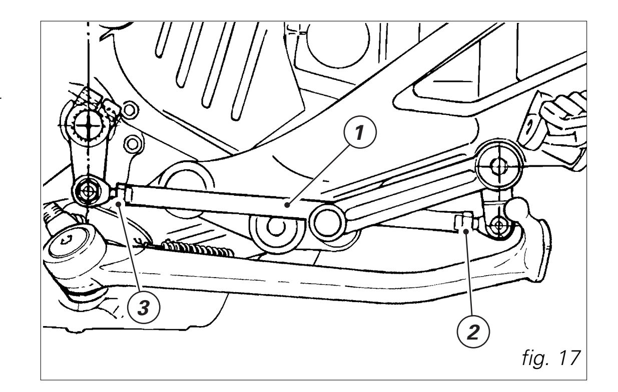


fig. 17

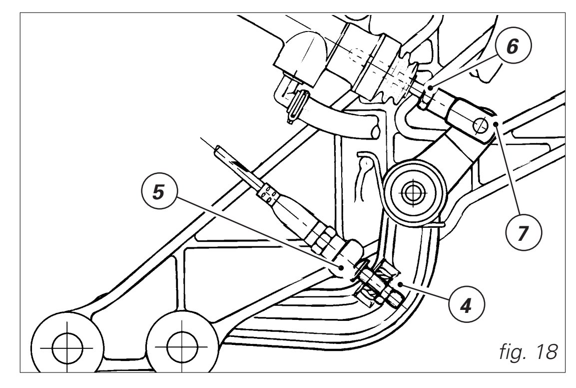


fig. 18

F

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle *(fig. 19)*

1) Bouchon réservoir carburant
2) Serrure de selle
3) Ergot d'ancrage pour lacet de casque
4) Poignée passager
5) Béquille latérale
6) Rétroviseurs
7) Dispositifs de réglage amortisseur arrière
8) Béquille de soutien réservoir
9) Carénage de selle (uniquement 620 et 620S)
10) Levier d'ancrage réservoir
11) Catalyseur
12) Bulle (uniquement 620S)

F

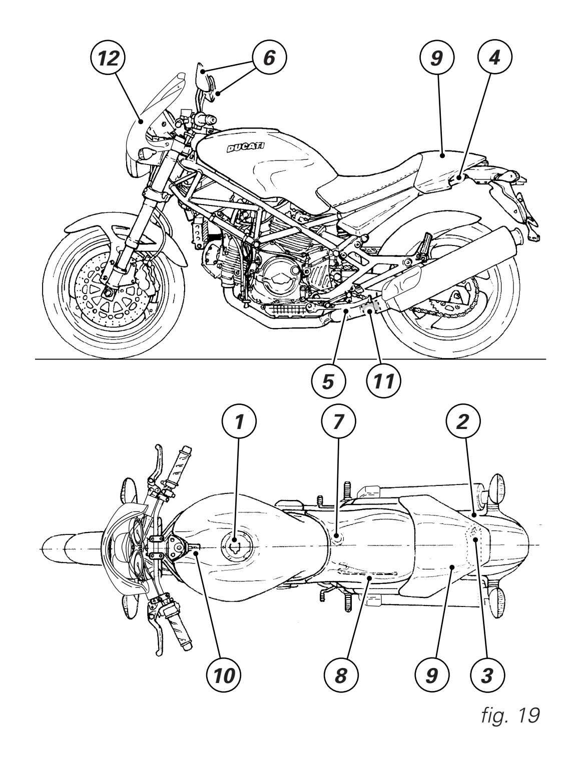


fig. 19

Bouchon réservoir carburant *(fig. 20)*

Ouverture
Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture
Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la.
Refermez le cache (1) de protection serrure.



Remarque
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.



Attention
Après avoir pris de l'essence (voir page 38), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

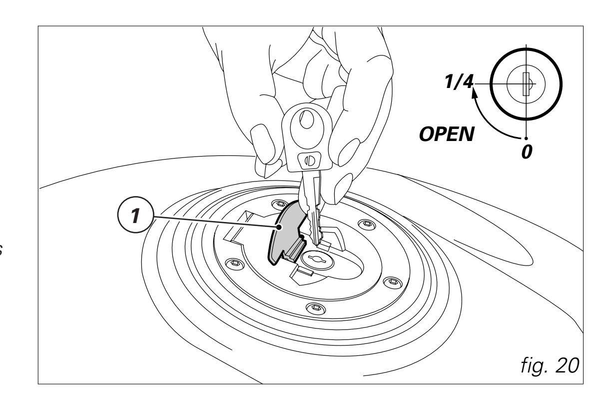


fig. 20

F

Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture

Introduisez la clé dans la serrure et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour dégager la selle depuis le cadre. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant vers l'arrière.
A la partie arrière du dégagement au-dessous de la selle vous trouverez le lacet de fixation du casque (1) (voir page 40). Faites passer le lacet dans le casque et introduisez les extrémités du lacet dans l'ergot (2). Laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre lorsque vous roulez ; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

F

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

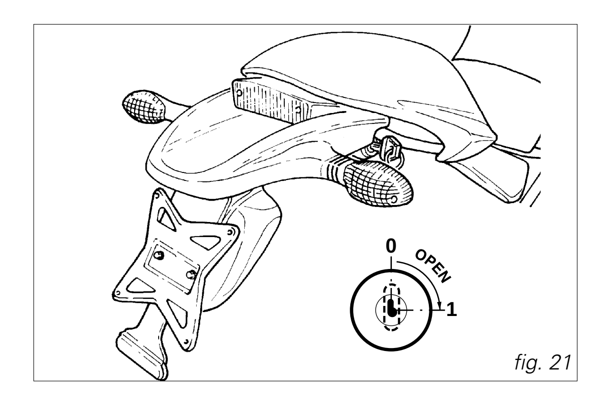


fig. 21

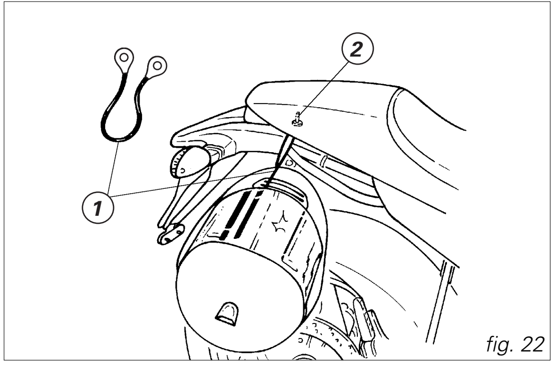


fig. 22

Béquille latérale *(fig. 23)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à son extension maximale.
Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille au "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue - se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

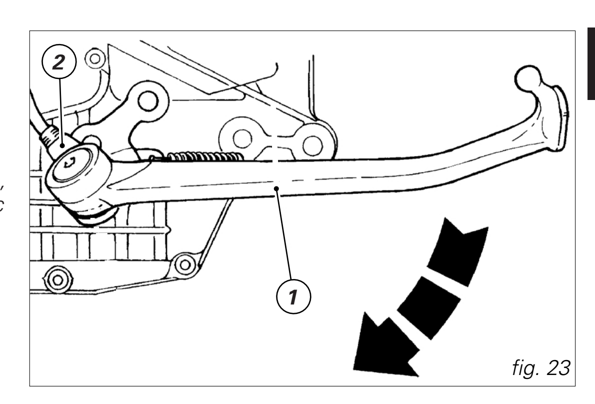


fig. 23

F

Eléments de réglage amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
L'élément de réglage (1), placé côté droit de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique d'amortissement en extension (détente).
*Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre l'élément de réglage (1), on augmente la rigidité **H**; inversement on la réduit **S**.*
Tarage STANDARD :
à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrez l'élément (1) de 8 déclics.
Les deux écrous annulaires (2), placés au-dessus de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez l'écrou supérieur. En serrant ou desserrant l'écrou annulaire inférieur on augmente ou on réduit la précontrainte.

F

Attention

Pour tourner l'écrou annulaire réglant la précontrainte, utilisez une clé à ergot appropriée. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.

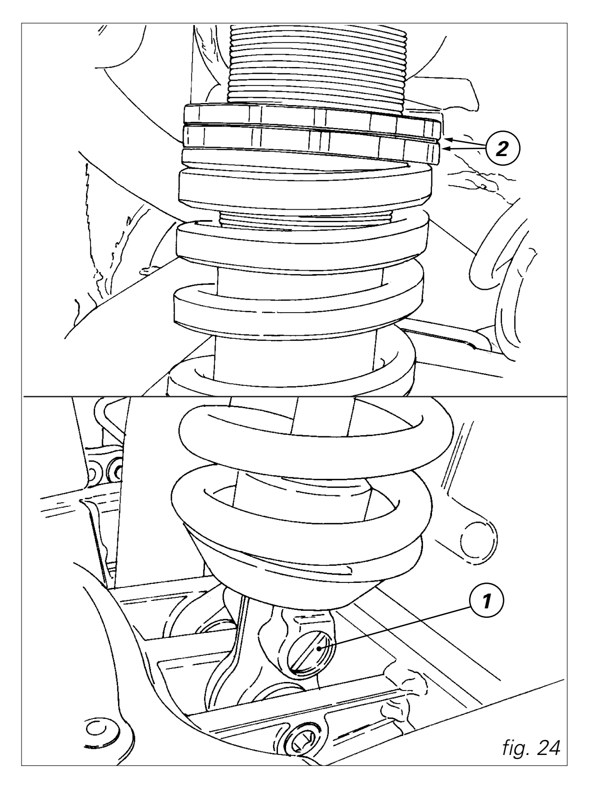


fig. 24

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière au maximum pour améliorer le comportement dynamique du motocycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage de l'action hydraulique d'amortissement en détente.

F

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation max. *(fig. 25)*
Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale du motocycle :
1) Jusqu'à 1000 km
2) A partir de 1000 km jusqu'à 2500 km
3) Au-delà de 2500 km

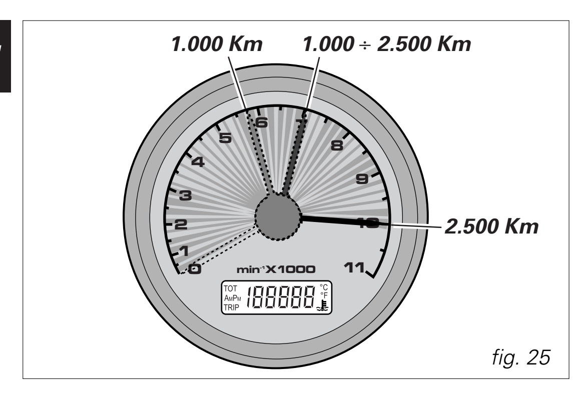


fig. 25

Jusqu'à 1000 km
Au cours des 1000 premiers km de roulage, prenez garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 5500÷6000 min^{-1}.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.

Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km
Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 min^{-1}.

Important
Pendant toute la période de rodage respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices portés au moteur et de sa durée de vie.

Au-delà de 2500 km
Tout en utilisant normalement le motocycle après rodage, il est conseillé de ne jamais dépasser le régime de 10000 min^{-1}.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longevité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :
Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 38).
Niveau d'huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 55).
Liquide freins et embrayage
Vérifiez, dans les réservoirs correspondants, le niveau du liquide.
Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 53).
Fonctionnalité des commandes
Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.
Eclairage et avertisseurs
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, touche comme le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 49).
Verrouillages à clé
Contrôlez le verrouillage du bouchon du réservoir de carburant et de la selle.
Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 29).

Attention
En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur

Remarque
Lorsque le moteur est chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite.

Température ambiante normale
(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F)
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 26). Vérifiez si l'avertisseur lumineux vert **N** et le rouge sur le tableau de bord sont allumés.

F

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention
La béquille latérale doit se trouver en position de repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

2) Déplacez le levier de starter en position (B) (fig. 28).
3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 27) est en position (**RUN**); appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).
Laissez démarrer le moteur spontanément sans actionner la poignée des gaz.

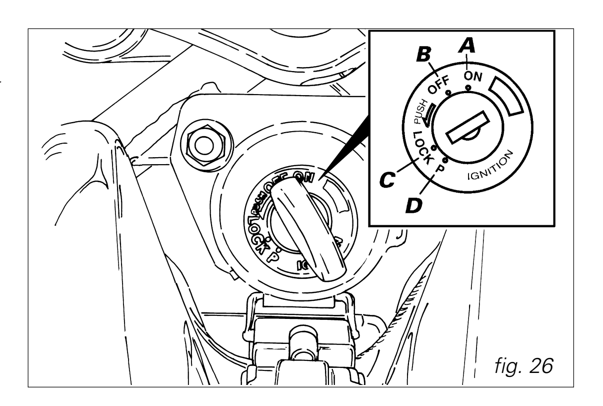


fig. 26

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes de suite. Attendez 10 secondes avant de rédémarrer le moteur.

4) Déplacez le levier de starter vers la position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'environ 1400÷1500 min^{-1}.

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur monte en température, amenez progressivement le levier de starter en position verticale (A). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée *(supérieure à 35 °C/95 °F)*
Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide *(inférieure à 10 °C/50 °F)*
Suivez la procédure décrite pour "Température ambiante normale", en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.

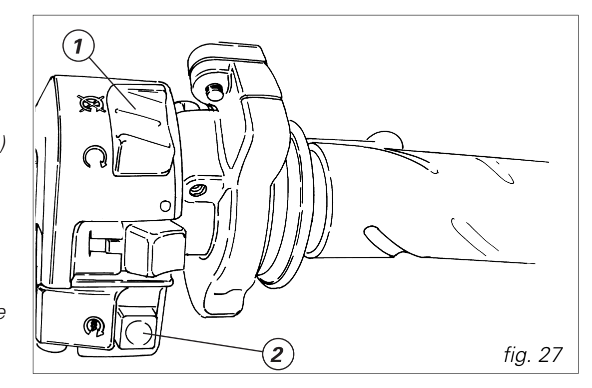


fig. 27

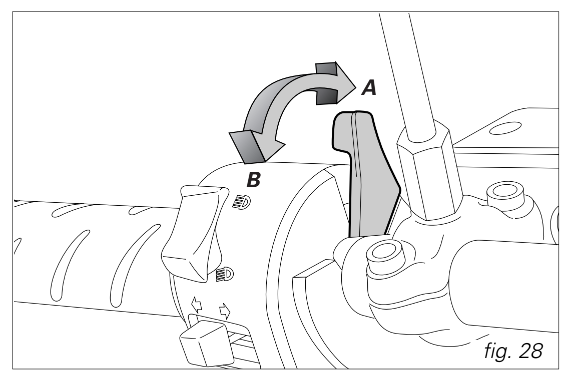


fig. 28

F

Démarrage et mise en route du motocycle

1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d’embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d’embrayage.
La rétrogradation se fait comme suit : lâchez l’accélérateur, débrayez, accélérez un petit peu le moteur - cela permet la synchronisation des engrenages à mettre en prise -, rétrogradez et lâchez ensuite le levier d’embrayage.
L’utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité : dans les montées, lorsque la moto a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite. Ce faisant, on évite de solliciter le moteur et la partie-cycle de manière anormale.

F

Important
Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d’embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l’usure prématurée des garnitures.

Freinage
Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.

⚠ Attention
L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre véhicule sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du véhicule.
Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures avec une réduction importante de la capacité de freinage.
Des pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Eteignez le moteur en déplaçant la clé de contact en position ***OFF*** *(pag. 18).*

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position ***ON*** *pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

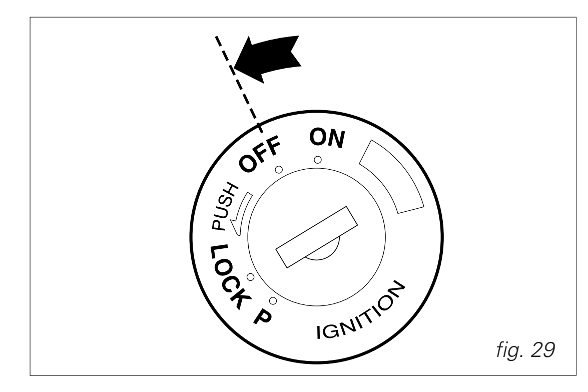


fig. 29

F

Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 30).

Attention

Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95.
Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

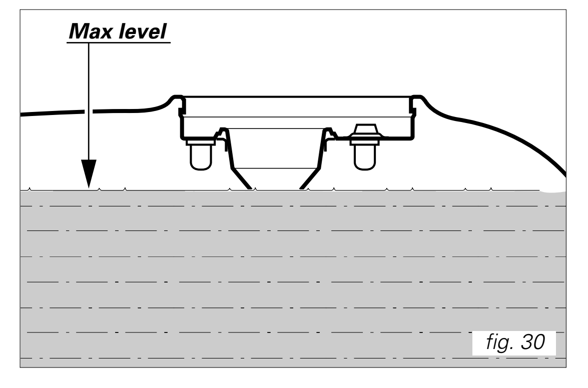


fig. 30

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (page 29).
*Braquez tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
*Si besoin est, on peut laisser les feux de stationnement allumés en tournant la clé en position **P**.*

Important
*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

Attention
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention
L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.

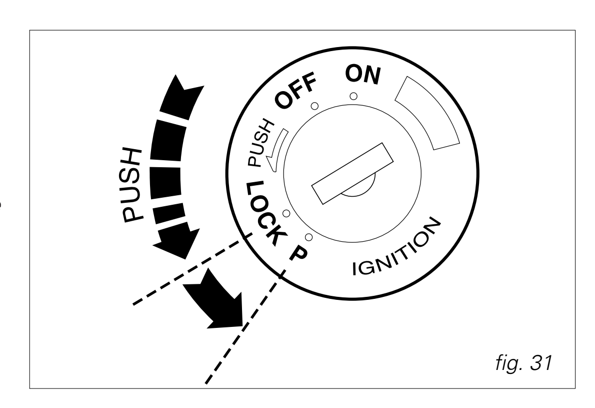


fig. 31

F

Accessoires en dotation *(fig.32)*
Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et d'entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faut retirer la selle (page 28) ainsi que le cache de protection (1) en desserrant la vis spéciale (2) à l'aide d'une monnaie.

***Le kit d'outils comprend** (fig. 33) :*
3) Clé à bougies à six pans.
4) Axe de clé à bougies.
5) Double tournevis.
6) Lacet d'ancrage du casque.

F

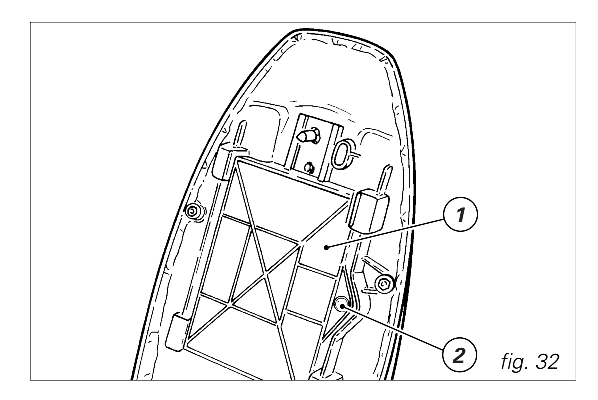


fig. 32

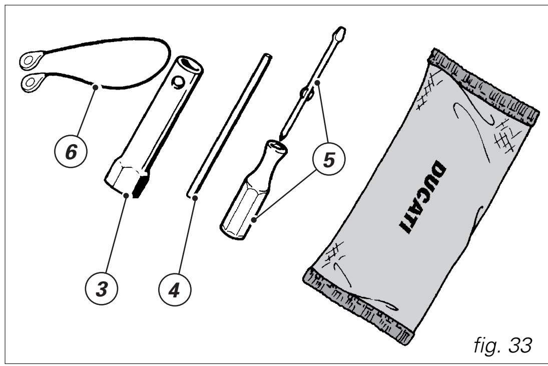


fig. 33

PRINCIPALES OPERATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

Levage du réservoir carburant *(fig. 34)*

Attention
Afin d'éviter la sortie de carburant par le reniflard sur le bouchon de remplissage, le contenu en carburant doit être inférieur à 5 litres.

Otez la selle (page 28) et levez le crochet (1).
Levez le réservoir et dégagez la béquille (2, fig. 35) de soutien de son logement en-dessous de la selle.
Mettez le réservoir en appui sur sa béquille de soutien.
Pour le remettre en place suivre les opérations décrites dans l'ordre inverse.

Attention
Lorsque vous baissez le réservoir, veillez à ce que les tubulures soient bien positionnées et qu'elles ne se trouvent pas étranglées.

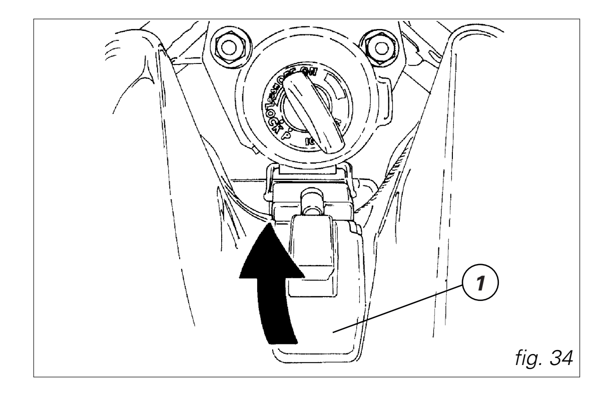


fig. 34

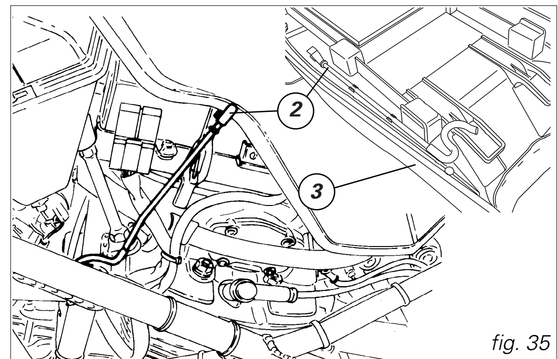


fig. 35

F

Remplacement du filtre à air *(fig. 36)*
Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant (page 41). Pour retirer le filtre, dégagez les languettes (1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).
Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 37) et remplacez-la.

Important
Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air et procure une consommation de carburant supérieure, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motocycle sans filtre. Les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.

F

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en figure, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important
En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés que les prescriptions indiquées au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

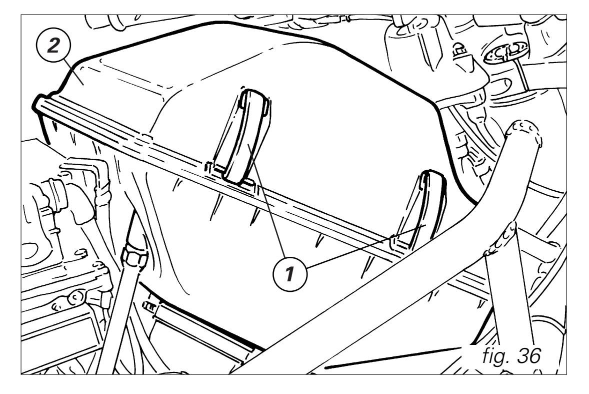


fig. 36

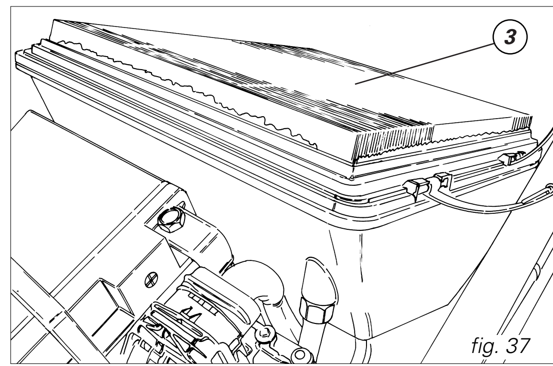


fig. 37

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
(fig. 38)
*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque **MIN** indiquée sur le réservoir correspondant.*
Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, suivant la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important
Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système d'embrayage
Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit.
Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.

Attention
Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la matière de friction des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez donc pas la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

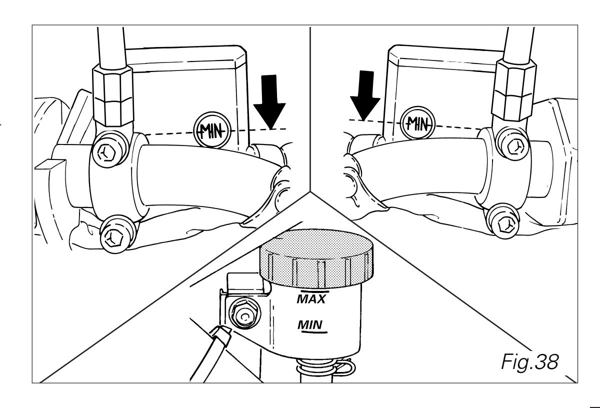


Fig.38

F

Système de freinage
Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et la purge du système.

Attention
Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et les éléments plastiques. Evitez donc que le liquide entre en contact avec ces éléments. L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions.
Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.
Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins
(fig. 39)

Frein avant
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque pastille comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière
Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être au moins d'1 mm.

Important
Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

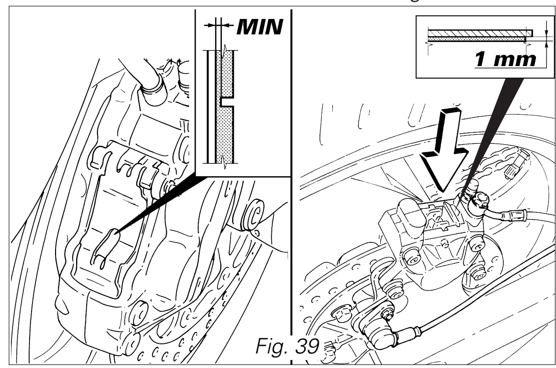


Fig. 39

Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler la condition des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifier le coulissement libre du câble intérieur par l'action sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise d'ouvrir la commande, en desserrant les 2 vis de fixation (1, fig. 40), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

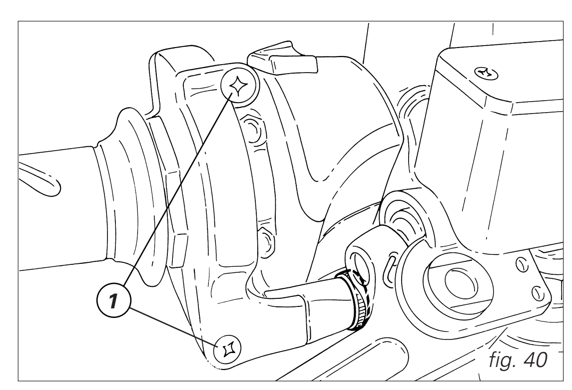


fig. 40

F

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 2÷4 mm, mesurée sur le bord de la poignée.
S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 41) situé près de la commande.

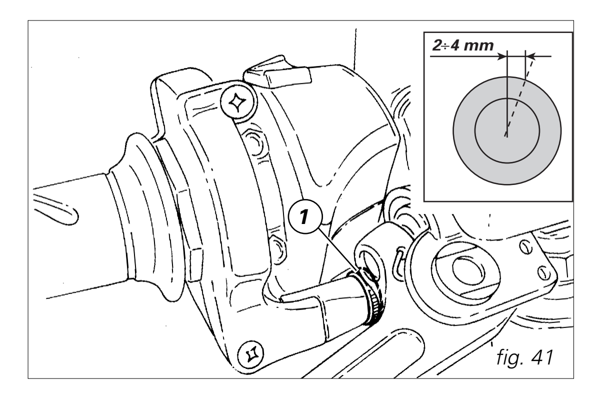


fig. 41

F

Charge de la batterie *(fig. 42)*
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
*Débranchez la borne négative (**-**) noire en premier et celle positive (**+**) rouge par la suite.*
Décrochez les arrêtoirs (1) et retirez la batterie.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles ; gardez-la loin de toute source d'étincelles ou flammes.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes - rouge au pôle positif (**+**), noir au pôle négatif (**-**).*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'activer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie à 1 A pendant 5÷10 heures.

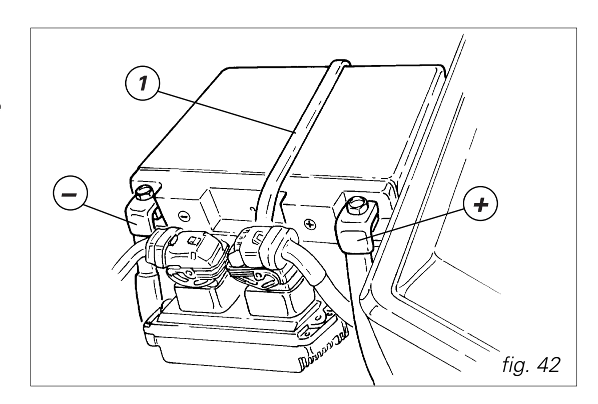


fig. 42

F

Mise en tension de la chaîne de transmission

Faites tourner doucement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de 25 ÷ 27 mm (fig. 43) .

Pour régler la tension, desserrez l'écrou (1, fig. 44) de l'axe de roue, serrez les vis (2) du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour accroître la tension et desserrez-les pour la réduire. Dans ce dernier cas il faut pousser la roue en avant.

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

F

Vérifiez la correspondance des détrompeurs de part et d'autre du bras oscillant. Aussi sera-t-il garanti le parfait alignement de la roue.

Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-le au couple de 72 Nm.

Graissez le filet des vis (2) de réglage avec de l'huile SHELL Alvania R3 et serrez-les au couple de 8 Nm.

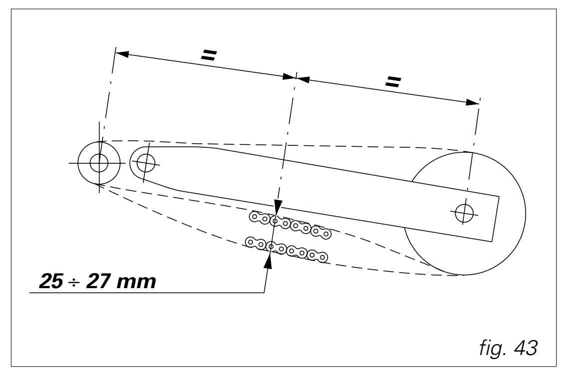


fig. 43

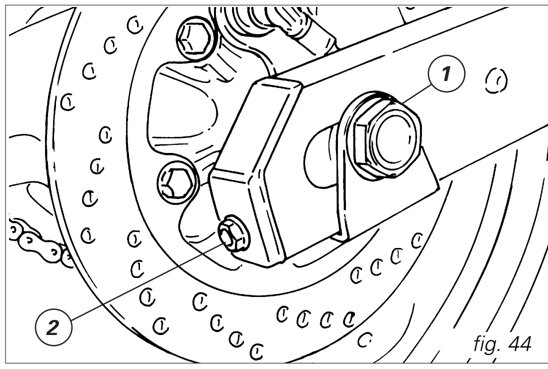


fig. 44

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent par des machines à jets de vapeur. Séchez la chaîne à l'air comprimé, ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, la couronne et le pignon du moteur.

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer que la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 66 "Circuit Electrique" pour ce dispositif d'éclairage.

Phare *(fig. 45 et 46)*

Pour accéder aux ampoules du phare desserrez la vis inférieure (1), fixant l'ensemble encadrement/parabole au corps.

Détachez le connecteur (2, fig. 46) de l'ampoule du phare. Décrochez le clip (3, fig. 46) de retenue ampoule et retirez celle-ci du support. Remplacez l'ampoule.

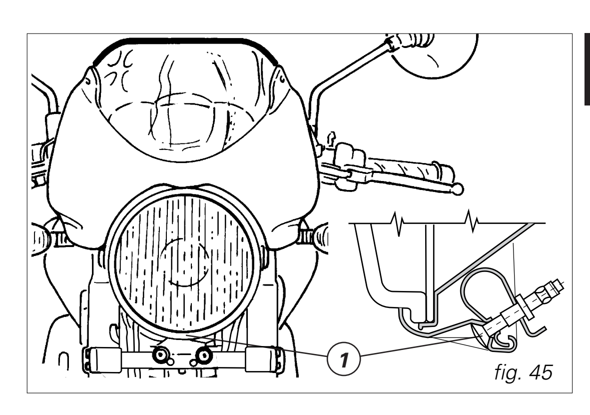


fig. 45

F

Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité. Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les crans correspondants afin d'obtenir l'assiette exacte ; accrochez l'extrémité du clip (3) aux supports de l'ensemble phare. Reliez les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, détachez le connecteur (4, fig. 46). Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Remplacez l'ampoule, enfoncez-la et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Remontez le connecteur et fixez l'ensemble encadrement/parabole.

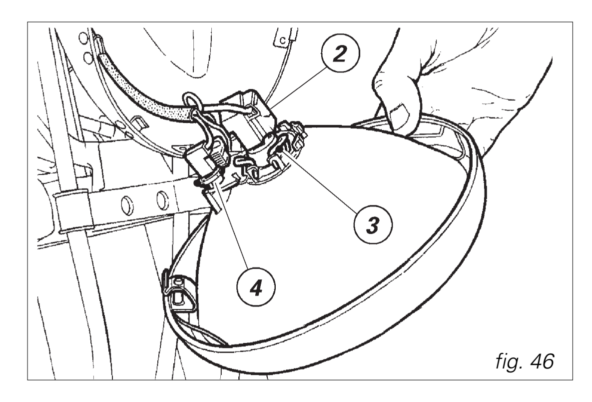


fig. 46

F

Clignotants de direction *(fig. 47)*
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.
Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.
Serrez la vis (1).

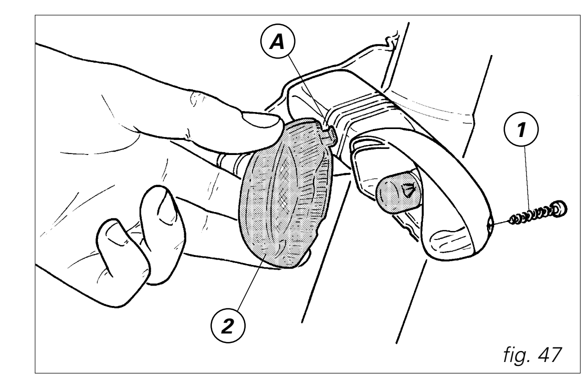


fig. 47

Feux stop *(fig. 48)*
Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 48) bloquant l'optique (2) et retirer celle-ci. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Remontez l'optique.

Eclairage de plaque à numéro *(fig. 48)*
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque (3), sortez la douille de lampe de l'intérieur, puis sortez la lampe et remplacez-la.

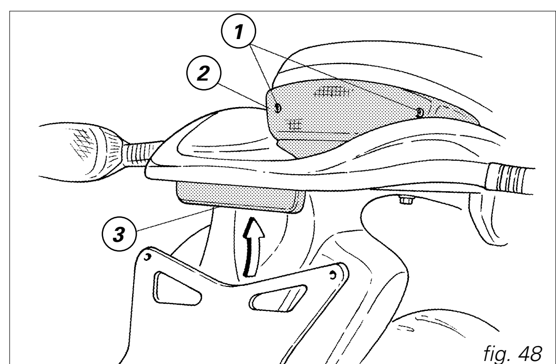


fig. 48

Assiette du phare *(fig. 49)*
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression prescrite et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal et en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

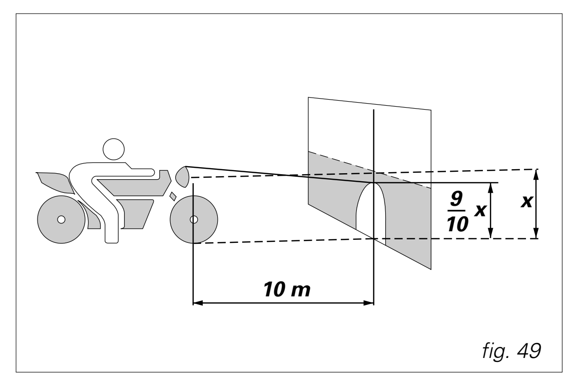


fig. 49

Remarque
La procédure décrite est établie par la "Règlementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

La retouche de l'assiette verticale du phare s'effectue en intervenant sur les vis (1, fig. 50) le fixant aux supports latéraux.

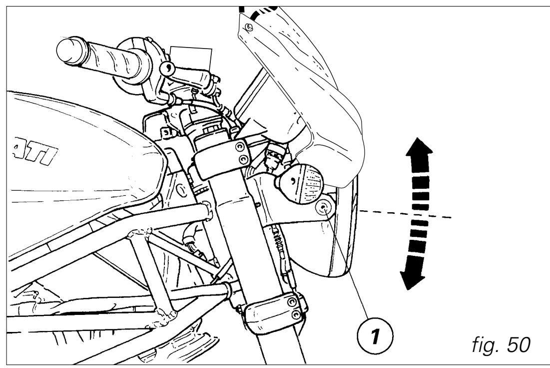


fig. 50

F

Pneus

Pression avant :
2,1 bars - 2,3 Kg/cm^2
Pression arrière :
2,2 bars - 2,4 Kg/cm^2

La pression peut varier selon la température et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu avant de 0,2÷0,3 bar.

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de perforation, remplacez le pneu. En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type de première monte.
Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez.
N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Remarque
Pour le remplacement des pneus, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé : c'est là une garantie que la dépose et repose des roues est réalisée de manière appropriée.

F

Epaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 51) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

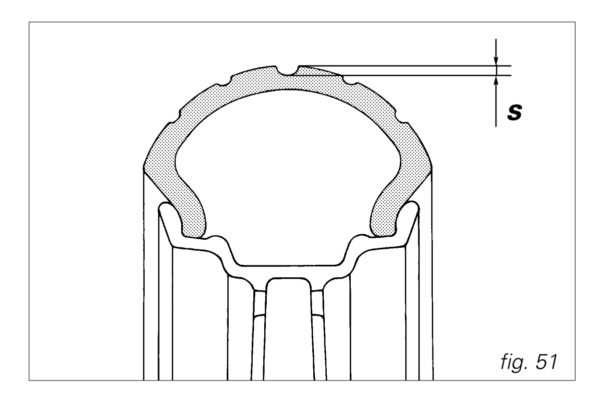


fig. 51

F

Contrôle niveau d’huile moteur *(fig. 52)*
Le niveau de l’huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1), placé sur le couvercle d’embrayage. Contrôlez le niveau de l'huile motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l’extinction, attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard.
Si le niveau est bas, il faut faire l’appoint avec l’huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l’huile jusqu’au niveau établi. Remettez le bouchon.

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d’entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d’utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.

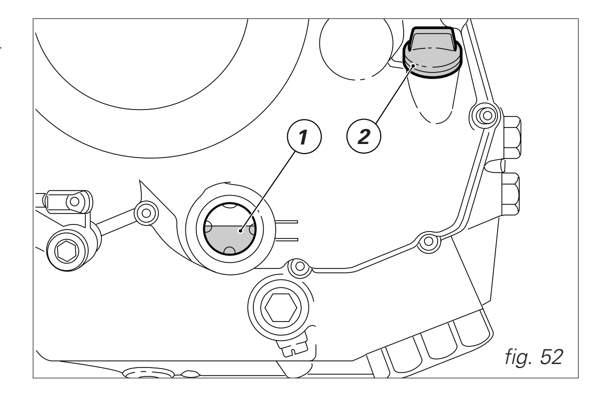
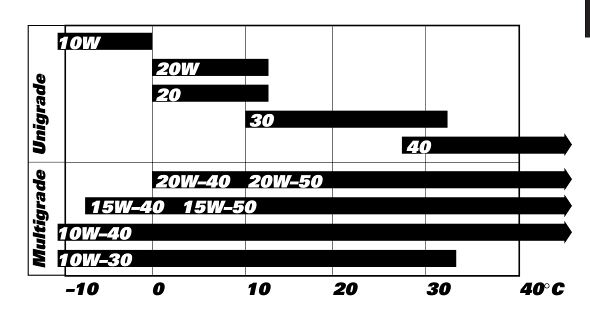


fig. 52



F

Nettoyage et remplacement des bougies *(fig.53)*
Les bougies sont un élément important du moteur et doivent donc être systématiquement contrôlées.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur. Sortez les capuchons depuis les bougies et retirez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.
Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes : il doit être de 0,6-0,7 mm.

F

Important
En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

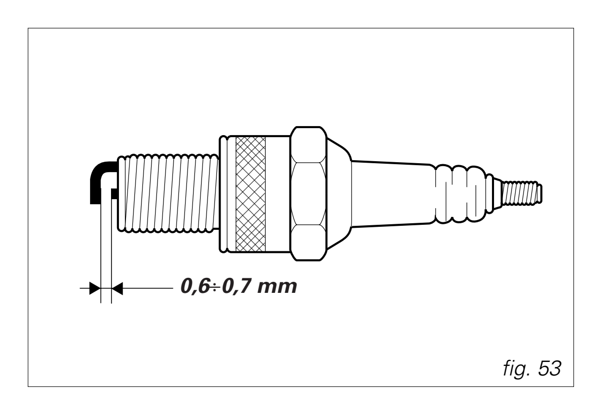


fig. 53

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues.
Pour ce faire, ayez recours à des produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne dirigez pas sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.
L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincez le véhicule à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne graissez ni lubrifiez aucunement les disques de frein, ce qui occasionnerait la perte du pouvoir de freinage de la machine.
Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

F

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :
réalisez un nettoyage général ;
ôtez le bouchon de vidange avec son joint pour faire écouler le carburant du réservoir ;
introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;
utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;
déconnectez et ôtez la batterie - le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie, s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;
recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.
La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

F

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.
Réalisez les contrôles périodiques prévus et remplacez en l'occurrence tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Encombrement *(mm) (fig. 54)*

Poids

A sec :
177 kg
A pleine charge :
318 kg

Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

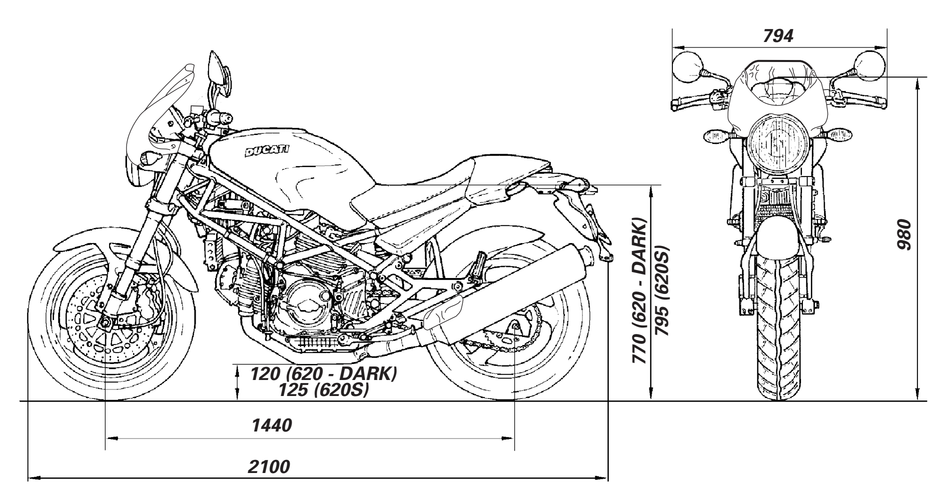


fig. 54

F

Ravitaillements	***Type***	***dm³ (litres)***
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3,5 dm³ (litres), 3 dm³ pour le réservoir plastique.	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95*	*15 (620S)* *14 (620 et DARK)*
Carter moteur et filtre	*SHELL Advance Ultra 4*	*3,1*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*SHELL Advance Brake DOT 4*	—
Protection pour contacts électriques	*SHELL Advance Contact Cleaner*	—
Fourche avant	*SHELL Advance Fork 7,5 ou Donax TA*	*0,410 (par tube)*



Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur
Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm :
80.
Course mm :
61,5.
Cylindrée totale cm^3 :
618.
Taux de compression :
10,5 ±0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
44,3 kW - 60 Ch à 9500 min^{-1}.
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
53 Nm 6750 min^{-1}

Important
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser les limites de vitesse indiquées (page 62).

Distribution
***Desmodromique,** 2 soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

***Schéma de la distribution desmodromique** (fig. 55)*
1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur)
2) Pastille de réglage culbuteur supérieur
3) Demi-lunes
4) Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur)
5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur
6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur)
7) Arbre à cames
8) Soupape

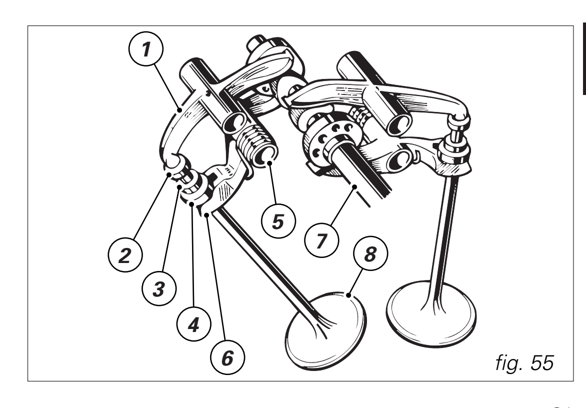


fig. 55

F

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max. (en solo) :
198 Km/h.

Limites de vitesse *(fig. 56)*
La figure montre la vitesse maximum, après avoir effectué la période de rodage établie.

Important
Faute du respect de ces règles, aucune responsabilité ne peut engager Ducati Motor S.p.A. à l'égard de la durée de vie du moteur et des préjudices éventuellement occasionnés.

F

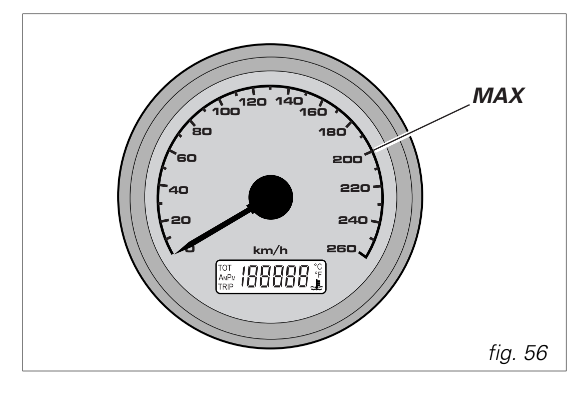


fig. 56

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RA 4 HC.

Système de freinage

Frein avant

Type :
à disque perforé en acier.
N° 2 disques (n° 1 disque pour Monster DARK hors Italie).
Diamètre du disque :
320 mm
Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.
Surface de freinage, cm^2 :
44 par disque
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque et type :
BREMBO 30/34-4 pistons.
Garnitures :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 13 pour Monster DARK hors Italie ;
PS 16

Frein arrière

Type :
à disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale main droite.
Surface de freinage :
25 cm^2
Etriers de frein :
diamètre du cylindre 32 mm.
Marque et type :
BREMBO P 2.I05N
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11

Attention
Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

F

Transmission

Embrayage :
multidisques à bain d'huile ;
actionné par levier main gauche du guidon.
Transmission, entre moteur et arbre primaire de la boîte, par engrenages à denture droite.
Rapport pignon moteur / embrayage :
33/61
Boîte :
à 5 vitesses ;
engrenages toujours en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon à la sortie boîte / couronne AR :
15/46
Rapports totaux :
1e 16/40
2e 21/36
3e 24/32
4e 27/29
5e 29/28

F

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque :
DID
Type :
520 VL4
Dimensions :
5/8"x1/4"
Nbre maillons :
106

Important
Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
En treillis tubulaire ; cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants.
Angle de braquage (de chaque côté) :
27°
Angle de chasse :
24°
Chasse mm :
96.

Roues
Jantes en alliage léger à trois branches.

Avant
Marque :
BREMBO
Dimensions :
3,50x17"

Arrière
Marque :
BREMBO
Dimensions :
4,50x17" .
Les deux roues sont de type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
120/60-VR17

Arrière
Radial, type "tubeless".
Dimensions :
160/60-VR17

Suspensions

Avant
Fourche hydraulique inversée.
Diamètre tubes porteurs : 43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes : 130 mm.

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur, ainsi que d'un arceau fixé par sa partie inférieure à un bras oscillant. L'amortisseur réglable en extension et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier, ou en aluminium (uniquement version 620S).
Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement : 65 mm.
Débattement roue arrière : 148 mm.

Remarque
Ne réalisez pas de modifications au motocycle pouvant varier les caractéristiques techniques sur la base desquelles on a obtenu l'homologation.

Circuit électrique
Se compose des principaux éléments qui suivent:
phare avant *en forme circulaire avec ampoule à iode, double filament:* ***12V-55/60W****.*
Feu de position *avec ampoule* ***12V-5W****.*
Commandes électriques *au guidon.*
Clignotants de direction, *ampoules* ***12V-10W****.*
Avertisseur sonore.
Contacteurs de feux stop.
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
Régulateur électronique, *protégé par fusible de* ***40A****.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feu arrière, *ampoule à double filament,* ***12V-5/21W*** *pour signaler l'arrêt, et* ***feu de position*** *; ampoule* ***12V-5W*** *pour éclairage de plaque à numéro.*

Remarque
Pour le remplacement des ampoules se reporter au *paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 49.*

F

Fusibles

La boîte à fusibles principale est placée côté gauche de la batterie (fig. 57).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1), comportant l'indication de l'ordre de montage et de l'ampérage.
Au circuit ne sont reliés que 6 fusibles, deux étant de réserve.

Le fusible de 40A (2) placé côté droit de la batterie (fig. 57) protège le régulateur électronique.
Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon (3) de protection.

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 58).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position ***OFF.***

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer un incendie.

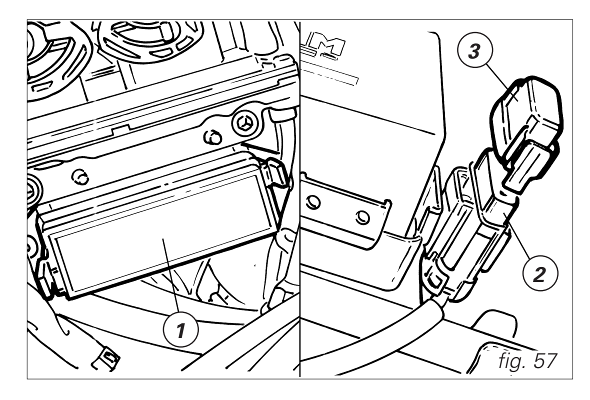


fig. 57

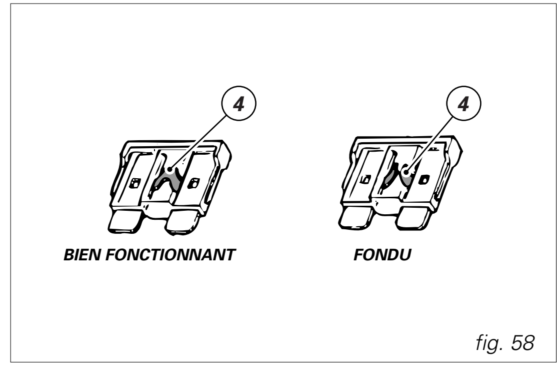


fig. 58

F

Légende plan de câblage électrique/allumage

1) Commutateur de droite
2) Antenne Transpondeur
3) Commutateur à clé
4) Relais général
5) Boîte à fusibles
6) Démarreur électrique
7) Solénoïde de démarrage
8) Batterie
9) Fusible régulateur
10) Régulateur de tension
11) Alternateur
12) Clignotant de direction arrière droit
13) Feu arrière
14) Eclairage de plaque minéralogique
15) Clignotant de direction arrière gauche
16) Réservoir
17) Connexion auto-diagnostic
18) Transmetteur vitesse
19) Bobine cylindre horizontal
20) Bobine cylindre vertical
21) Bougie cylindre horizontal
22) Bougie cylindre vertical
23) Injecteur cylindre horizontal
24) Injeceur cylindre vertical
25) Potentiomètre papillon
26) Transmetteur tours/phase
27) Contacteur béquille latérale
28) Boîtier électronique 5.9 M
29) Relais injection
30) Contacteur de point mort
31) Transmetteur pression huile
32) Contacteur feu STOP AR
33) Contacteur feu STOP AV
34) Commutateur de gauche
35) Transmetteur température/pression air
36) Instrumentation (tableau de bord)
37) Clignotant de direction avant gauche
38) Avertisseur sonore
39) Phare
40) Clignotant de direction avant droit
41) Transmetteur température huile boîtier
42) Transmetteur température huile instrument

Code couleur des fils
B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

Légende boîte à fusibles *(5)*

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1-9	*Interrupteur général*	*30 A*
2-10	*Pompe à carburant, injecteurs, bobines*	*20 A*
3-11	*Key sense*	*10 A*
4-12	*Alimentation boîtier électronique*	*3 A*
5-13	*Passing*	*7,5 A*
6-14	*Feux de position, éclairage tableau de bord, feux de croisement et de route*	*15 A*
7-15	*Stop, avertisseur sonore*	*10 A*
8-16	*Transmetteur vitesse*	*5 A*

Remarque
Le plan du circuit électrique se trouve à la fin du manuel.

VERSIONS MONSTER

620

Disponibles dans les coloris :
Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG)
Jaune Ducati réf. 473.201(PPG)
Bleu métallisé réf. 291.800 (PPG)
Noir poli réf. 248.514 (PPG)
Cadre et jantes couleur métal.

F

620S

Disponibles dans les coloris :
Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG)
Jaune Ducati réf. 473.201(PPG)
Bleu métallisé réf. 291.800 (PPG)
Noir poli réf. 248.514 (PPG)
Cadre et jantes couleur métal.

*Gris foncé réf. *0017 (PPG)*
Cadre couleur métal et jantes couleur rouge fluorescente.

620 DARK

Disponibles dans les coloris :
*Gris argent réf. *0022 (PPG)*
Cadre et jantes couleur noire.

*Gris argent réf. *0022 (PPG)*
Cadre et jantes couleur métal.

Dark
Cadre et jantes couleur noire.

Dark
Cadre et jantes couleur métal.

Dark
Cadre et jantes couleur grise claire.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

km	Nom du Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

F